

Donato Laborde, Matías Germán

Urbanización y circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en Argentina

XVI Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Geográficas y del Departamento de Geografía

1 al 2 de octubre de 2014

CITA SUGERIDA:

Donato Laborde, M. G. (2014) Urbanización y circuitos de la economía urbana vinculados a las empresas automotrices en Argentina [en línea]. XVI Jornadas de Investigación del Centro de Investigaciones Geográficas y del Departamento de Geografía, 1 al 2 de octubre de 2014, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.4097/ev.4097.pdf

Documento disponible para su consulta y descarga en **Memoria Académica**, repositorio institucional de la **Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE)** de la **Universidad Nacional de La Plata**. Gestionado por **Bibhuma**, biblioteca de la FaHCE.

Para más información consulte los sitios:

<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar> <http://www.bibhuma.fahce.unlp.edu.ar>



Esta obra está bajo licencia 2.5 de Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 2.5

URBANIZACION Y CIRCUITOS DE LA ECONOMIA URBANA VINCULADOS A LAS EMPRESAS AUTOMOTRICES EN ARGENTINA.

Autor: Lic. Matías Donato Laborde**

RESUMEN

En el periodo de la globalización y a partir de la adopción de las variables de la época, como son la información, las finanzas, la tecnociencia y el consumo, se identifican circuitos de la economía urbana vinculados al funcionamiento de la industria automotriz en la Argentina. En nuestro país coexisten divisiones territoriales del trabajo que pueden ser estudiadas a partir de la dinámica de estos circuitos.

Las automotrices y proveedores instalados en Argentina conforman el circuito superior y superior marginal; las empresas responsables del proceso económico y de la organización espacial, utilizan el territorio como plataforma para la exportación y, al mismo tiempo, crean especializaciones productivas propias de una nueva división territorial del trabajo a nivel global. En el presente trabajo se busca analizar la dinámica de estos circuitos, los intercambios vinculados al mercado externo y el aumento y dispersión del consumo como corolario de un uso corporativo del territorio.

El proceso de globalización y la emergencia de las corporaciones

Cada periodo histórico puede ser visto como un orden socio-espacial, un momento de la formación socio-espacial, y como expresa Sereni la formación social (1973:70) “engloba a la totalidad de la sociedad, siendo una unidad del todo social, teniendo en cuenta su funcionamiento y proceso”. De esta manera, la formación socio-espacial en cada momento revela, como señala María Laura Silveira (2009:436) “*el movimiento del todo, que es el modo por el cual el territorio se utiliza, y el movimiento de las partes, que son las regiones dinámicas en co-presencia. La unidad de ese conjunto de procesos y estructuras no existiría sin el Estado*”.

Así, el espacio es parte constitutiva de esa totalidad en movimiento, una esfera más de la producción social y siguiendo a Milton Santos (1996:51), el espacio geográfico es un “conjunto indisoluble, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones”. Es decir, se considera al espacio geográfico como un enrejado de divisiones territoriales del trabajo, sinónimo de territorio usado (Santos y Silveira, 2001), en tanto éste último está constituido por los sistemas de ingeniería o las infraestructuras, la distribución de la industria, la estructura normativa, la legislación, lo fiscal y lo financiero.

La globalización como fase superior de la espacialidad capitalista, entendida como proceso y como periodo, se manifiesta en el espacio geográfico a través de la formación del medio técnico científico informacional y, junto con el predominio de un único sistema técnico, base material de la mundialización de todos los lugares, permite la fragmentación a escala mundial de los circuitos espaciales de producción. En consecuencia los territorios nacionales se vuelven espacios nacionales de la economía internacional contribuyendo a la generación de especializaciones productivas.

** Departamento de Geografía y Centro de Investigaciones Geográficas (FACHE-UNLP - CONICET). Becario Conicet. Centro Interdisciplinario de Estudios Complejos. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. CIEC. FAU. UNLP. Argentina. Mail: donatolaborde@hotmail.com

La gran corporación se convierte en el actor central de este proceso y es el agente más importante de la reorganización espacial capitalista. Las corporaciones se caracterizan por la amplia escala de sus operaciones, la diversificación de sus actividades, la segmentación de sus unidades componentes y por las múltiples localizaciones productivas directa o indirectamente controladas (Correa, 1997).

Estas acciones pueden realizarse gracias a los avances técnicos y científicos. Como señala Harvey (1998: 157) "la gestión científica de todas las facetas de la actividad corporativa (no solo la producción sino de las relaciones personales, el entrenamiento en el oficio, la comercialización, el diseño del producto, las estrategias de fijación de precios, la obsolescencia planeada de equipos y productos) se convirtió en el rasgo distintivo de la racionalidad burocrática las corporaciones.

Sin embargo, es importante entender a las regiones o ciudades considerando la coexistencia de divisiones territoriales del trabajo, teniendo en cuenta tanto las funciones más modernas propias de las grandes corporaciones -que se vinculan al circuito superior-; como también las menos modernas, propias de un trabajo no especializado asociadas al circuito superior marginal y al circuito inferior de la economía urbana.

Formación socio-espacial argentina y circuitos de la industria automotriz.

Los procesos de industrialización en la Argentina, propios de las economías de los países dependientes y subdesarrollados (Marini, 1976; Rofman y Romero, 1973:43) tienen sus particularidades debido a que los espacios del tercer mundo se organizan y re-organizan en función de los intereses distantes y con frecuencia a escala mundial; mientras que las fuerzas de modernización impuestas del interior o del exterior son extremadamente selectivas en sus formas y en sus efectos (Santos: 1979: 20).

Las empresas automotrices llegan a la Argentina a principios del siglo XX, en 1913 Ford comienza sus actividades con la instalación de una representación comercial y en 1922 inaugura en la ciudad de Buenos Aires su primera planta de armado de autos. Por su parte, en 1924 la General Motors también llega a Buenos Aires y construye una planta al sur de la ciudad¹.

Desde 1930 y con mayor dinamismo a partir de 1943, la industrialización se vuelve un dato central en la reorganización del territorio nacional. Como sugiere Silveira (1999:73) "la formación socio-espacial argentina abriga, como vector interno, un conjunto diverso de actividades industriales que operan, ahora, como variable clave de la organización territorial".

Durante la década de 1950 cobra impulso la producción de automóviles y se intentan aplicar políticas proteccionistas para la incipiente industria. En diciembre de 1951 el Estado Nacional declara de interés nacional la fabricación de partes y accesorios para automotores, buscando superar la fase de ensamble que se había iniciado en la década de 1920. En el mismo año se crea en Córdoba la fábrica de Motores y Automotores y, en 1952, se forma IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado). Si bien la IAME funcionaba desde 1927, vinculada a la producción aeronáutica, la incorporación de la producción automotriz aumentó fuertemente su dinamismo.²

Durante las décadas de 1950 y 1960 llegan al país una gran cantidad de inversiones extranjeras. Las empresas automotrices globales deciden producir fuera de los países centrales e invierten sus excedentes en los países subdesarrollados. Un punto de inflexión para la industria automotriz Argentina es la sanción en 1959 de las leyes

¹ En la década de 1920 se produjo un fuerte crecimiento del parque automotor que pasó, entre 1920 y 1930, de 48 mil unidades a 435 mil. Por su parte, el número de habitantes por automóvil descendió de 204 a 35 habitantes, un promedio que no se repetiría en las décadas siguientes (Belini, 1999:111)

² Según Belini (1999:117) IAME "Para 1952, empleaba 8.600 obreros y técnicos. Sólo la Fábrica de Automóviles empleaba 800 obreros. Un problema más complejo fue la organización de una red de empresas de autopartes para su línea de montaje final. Por entonces, el desarrollo de la industria auxiliar era embrionario".

14.780 y 14.781 que alentaba la llegada de inversiones extranjeras, y la firma del Decreto N° 3.693 de radicación de la Industria Automotriz, que buscaba el ingreso de filiales extranjeras. Estas leyes iban a contramano de las políticas preventivas que había intentado emplear el gobierno peronista.

Antes de la creación de estas leyes, la industria automotriz contaba con IAME, Di Tella y Autoar (de capitales nacionales) y Mercedes Benz y Kaiser (de capitales extranjeros). A fines de la década del 60 mantenían la producción Fiat, IAME y IKA-Renault en Córdoba, mientras que en Buenos Aires se encontraban Ford, Chrysler, General Motors y SAFRAR (Sociedad Anónima Franco Argentina de Automotores-Peugeot y Citroën). La producción, por su parte, aumentó considerablemente³.

A mediados de la década de 1970 se inició un plan económico de carácter neoliberal que quebró las bases que habían permitido, no sin limitaciones, un desarrollo industrial considerable. La formación socio-espacial argentina deja de estructurarse en función del desarrollo industrial y, así, comienza a cobrar fuerza las finanzas como eje dinamizador de la economía.

Por su parte, los países centrales transitaban una crisis económica, la inflación crecía y la tasa de ganancia de las empresas se estancaba. El modelo de acumulación y régimen de regulación "fordista" propios de los países desarrollados comenzaba a expresar sus limitaciones y contradicciones. En este contexto, las empresas modificaban sus estrategias técnicas y organizativas a escala global y conforme a lo que indica Harvey (1999:179) "El tiempo de rotación del capital -que es siempre una de las claves de la rentabilidad capitalista- se redujo de manera rotunda con el despliegue de las nuevas tecnologías productivas (automatización, robots, etc.) y las nuevas formas organizativas con el sistema de entregas «justo a tiempo» en los flujos de inventarios, que reduce radicalmente lo que hace falta para mantener la producción en marcha".

Como se mencionó, las políticas neoliberales aplicadas en Argentina a partir de la segunda mitad de la década de 1970, tuvieron como principal objetivo la apertura de la economía eliminando las barreras proteccionistas y las políticas de estímulos que sostenían a la industria. Resultado de la apertura de la economía, el entramado de la industria automotriz se desarticulaba y la industria metalmecánica se reducía drásticamente. Como consecuencia, la industria automotriz comenzaba a transformarse nuevamente en una industria de ensamble.

En este contexto, se producen una serie de cambios en el mapa automotriz. General Motors cierra en 1978, Citroën en 1979 y la última dictadura militar hace lo mismo con la empresa nacional IME en 1980⁴. Por otro lado, en el marco de la ley N° 21.932 de reconversión de la industria automotriz nace SEVEL Argentina en 1980, con la fusión de Fiat y Peugeot, ubicándose en la ciudad Bonaerense del Palomar. Volkswagen también comenzó sus operaciones en nuestro país el mismo año, con la compra de Chrysler Fevre Argentina, incluyendo sus dos plantas fabriles ubicadas en San Justo y Monte Chingolo, en la Provincia de Buenos Aires.

³ La producción trepó de 32 mil unidades en 1959, a 218 mil en 1969, y la edad media del parque automotor se redujo a menos de la mitad (de 19,2 a 9,4 años, respectivamente; mientras que los obreros directamente empleados por las terminales crecieron aproximadamente un 335%, pasando de 17 mil a 57 mil para el período 1960 a 1974. (Santarcángelo y Pinazo: 2009:42).

⁴ Cabe destacar que al momento del cierre, por medio del decreto 1448/80, la empresa se encontraba en funcionamiento, empleaba más de tres mil trabajadores y contaba con más de 50 proveedores y 100 concesionarias en todo el país.

Emergencia del Mercosur y dinámicas de los circuitos

Las políticas de desregulación y apertura de la economía que se aplicaron con sus particularidades en todos los países de la región en la década de 1990, coincidieron con los procesos de integración del MERCOSUR⁵. Se promovió la implementación de una legislación que ofrecía condiciones atractivas para la modalidades productivas de firmas transnacionales automotrices. De esta manera el circuito superior de la industria automotriz se moderniza fuertemente y se caracteriza por ser una industria de re-exportación.

En sintonía con la implementación del plan de convertibilidad –abril 91- sostenido en la ley de convertibilidad, el decreto de desregulación de la actividad económica y la política de privatizaciones de los activos públicos, se lanzó en diciembre de 1991 un régimen especial para el sector conocido con el nombre de régimen automotriz vía decreto 2677-91⁶. (Tomadoni: 114:2009).

Mediante este régimen se otorgó a las ensambladoras localizadas, o prontas a hacerlo en el país, una reserva parcial de mercado a través de un sistema de cuotas de importación de vehículos completos. Sin embargo, como contrapartida se requería de las ensambladoras un proceso de modernización, reconversión y especialización de sus plantas, modificaciones que solo podrían ser cubiertas a través de fuertes inversiones.

General Motors vuelve a producir en el país después de 15 años en 1993 y con una inversión de 300 millones de dólares construye una planta de producción en la localidad de Alvear, cerca de la ciudad de Rosario en la Provincia de Santa Fe. A mediados de 1994 Ford y Volkswagen disuelven Autolatina, y Volkswagen construye un nuevo centro industrial localizado en la ciudad de Pacheco, equipado con los adelantos tecnológicos más avanzados como la ingeniería robótica.

En 1996 Chrysler vuelve al país y comienza a producir en la planta de Ferreyra en Córdoba. En 1997 Citroën vuelve a producir de la mano de Peugeot en Palomar, Provincia de Buenos Aires y Fiat también regresa al país en la provincia de Córdoba. Por su parte Toyota decide localizarse en la ciudad de Zárate y comienza a producir en 1997.

De este modo se puede apreciar como el régimen automotriz permitió la construcción y ampliación tanto de plantas ensambladoras como de autopartes, en su mayoría capitales de origen extranjero. Estos procesos en nuestro país generaron una concentración y extranjerización de los circuitos producto de las condiciones macroeconómicas, la organización de la producción y la dependencia técnica que imponen las automotrices.

La puesta en marcha del régimen automotriz, acorde a la estrategia de internacionalización e integración desplegada por las automotrices, que podían diseñar su producción regional disminuyendo los costos, condujo a un importante aumento de la producción de automóviles, pasando de 138.958 autos en 1991, al record de 1998 con 457.956.

No obstante, el plan neoliberal entra en una recesión económica a fines de la década de 1990 que desencadena una aguda crisis en el año 2001. Con la consiguiente salida de la convertibilidad asistimos en el año 2002 a un nuevo modelo denominado neodesarrollista, que establece una política económica sostenida en tres grandes pilares:

⁵ En diciembre de 1994 se había arribado al Acuerdo de Ouro Preto, el cual establecía que antes del 31 de diciembre de 1999 se debía consensuar entre todos los miembros del MERCOSUR: un Arancel Externo Común para todos los productos automotrices; se establecería el Libre Comercio Intrazona a partir del año 2000 y se deberían eliminar los incentivos nacionales que distorsionaban la competitividad.

⁶ Este régimen tenía como objetivos la especialización y el incremento de las escalas de producción, pero con el correr del tiempo, al facilitar la radicación de nuevas empresas el objetivo originario se desvirtuó. Las mismas agregaron la producción de nuevos modelos y algunos de ellos comenzaron a producirse en ambos países, en detrimento de la especialización y la escala, perjudicando la complementación productiva.

un dólar caro y estable, crecimiento salarial no mayor al crecimiento de la productividad laboral y un superávit fiscal del Estado (Feliz y López: 2012).

Este modelo permite a la economía local, fuertemente globalizada y extranjerizada, recuperar la tasa de beneficio de las empresas y poder exportar ciertas ramas productivas⁷. En este contexto, el sector automotriz vuelve a mostrar a partir del año 2004 un dinamismo y crecimiento exponencial que se manifiesta en records históricos de producción⁸.

En la actualidad encontramos diez ensambladoras de automóviles y utilitarios, siete de ellas, como se pueden observar en el Mapa N° 1, se localizan en el dinámico eje fluvial que abarca la Región Metropolitana de Buenos Aires (Ford, Volkswagen, Peugeot Citroën, Toyota, Honda y Mercedes Benz) y la Región Metropolitana de Rosario (General Motors); mientras que en la Región Metropolitana de Córdoba encontramos las 3 restantes (Fiat, Renault e Iveco).

Según datos del Ministerio de Industria de la Nación y de ADEFA, para el año 2012 los circuitos de la industria automotriz emplearon entre 60 mil y 75 mil trabajadores. Mientras que el entramado de autopartes, vinculado al superior emergente y marginal, emplea entre 40 mil y 50 mil trabajadores sobre el total.

Cuadro N°1. Empresas automotrices ubicadas en la RMBA.

EMPRESAS AUTOMOTRICES EN LA REGION METROPOLITANA DE Bs. As.						
	Año de local.	Ubicación	Producción Año 2012	Origen del capital	N° de Trabaj	Concesio. Oficial
PSA-CITROEN	1960	El Palomar	133.534	FRANCIA	4014	70
VOLKSWAGEN	1980	General Pacheco	107.904	ALEMANIA	5500	72
TOYOTA	1997	Zárate	93.570	JAPON	4000	47
FORD	1961	General Pacheco	89.072	EEUU	2200	89
MERCEDES BENZ	1951	González Catán	16.263	ALEMANIA	2100	42
HONDA	2011	Campana	8.114	JAPON	800	27

Fuente: Elaboración propia en base a: trabajo de campo y páginas web de las empresas.

⁷ La tasa de ganancia en la etapa neodesarrollista supera con creces el promedio de los años de auge y crisis de los noventa. Entre 1993 y 2001 la tasa general de ganancia del conjunto del capital se ubicó en el 6 %, mientras que entre 2002 y 2009 el promedio es de 8,3 %. Si nos centramos en las empresas más grandes la tasa de ganancia entre 2003 y 2009 promedia el 14,3 % (Feliz, López: 46:2012).

⁸ Sin embargo, el funcionamiento del sector tiene como resultado un saldo comercial negativo que trepa del año 2003 de 560,2 millones de dólares a 8.315 millones de dólares para el año 2012. (ADEFA).

Para el año 2012 las empresas ensambladoras localizadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires produjeron 448.457 autos y utilitarios, sobre un total de 764.495, concentrando más del 58 por ciento de la producción a nivel país. A su vez, estas empresas emplean algo más de 18.000 personas, entre personal de planta y administrativos,

Estas ensambladoras y un entramado moderno de proveedores extranjeros y nacionales forman parte del circuito superior de la economía urbana⁹, este circuito también se abastece, en menor medida, por un superior marginal también conformado por empresas autopartistas y de servicios. Estas empresas, caracterizadas por ser menos modernas, con menor capital y desarrollo técnico, mantienen su actividad centrada en el mercado de reposición de autopartes.

A partir del nuevo modelo de desarrollo Argentino pos-convertibilidad, desde el año 2004 se manifiesta un crecimiento sostenido en la producción que se mantiene hasta el año 2011, donde se llegó al record histórico de 828.771 autos ensamblados. Del total de la producción gran parte se exporta y tiene como destino diferentes países de América Latina, Asia y Europa. Sin embargo, existe una fuerte concentración hacia Brasil, que en los últimos años absorbió entre un 70 y 90 por ciento del total exportado.

Las políticas implementadas en el neodesarrollismo resultaron insuficientes para incentivar la producción local de autopartes y medidas como el plan REPRO¹⁰ y los créditos del Bicentenario¹¹ acrecentaron el poder del circuito superior. El crecimiento sostenido en la última década de ensamblaje de autos no se corresponde con un proceso de sustitución de importaciones de autopartes, debido a la liberación arancelaria en el marco del MERCOSUR, a las estrategias de las ensambladoras y al desarrollo técnico y organizacional de los proveedores.

Especializaciones territoriales productivas

Las áreas de especialización urbana tienden a ser un fenómeno metropolitano, allí el trabajo se especializa y se divide en múltiples circuitos espaciales de producción, involucrando diversas etapas y actividades de diferente poder en complejos procesos de cooperación y competencia. Con la globalización y las exigencias del mercado global, algunas áreas del país se valorizan y se manifiestan selectividades territoriales.

En la región metropolitana encontramos áreas o puntos que se diferencian por su densidad técnica y organizacional. En este sentido, se expanden las topologías corporativas en ciudades medias y como explica Silveira (2011:6) "se puede reconocer en ellas un circuito superior que demanda otras actividades modernas aunque subordinadas- una porción marginal del circuito superior- y, en virtud de esa modernización, una desvalorización de las actividades más antiguas. Coexisten, lado a lado, la demanda de empleo calificado y el desempleo".

⁹ En la actualidad se estima que existen unas 400 empresas productoras de autopartes que se encuentran localizadas en diferentes provincias del país, con fuerte concentración en la región metropolitana de Buenos Aires, Córdoba y en menor medida, el Gran Rosario.

¹⁰ El Programa de Recuperación Productiva (REPRO) consistió en un subsidio a las empresas a través del cual el Estado se hizo cargo del pago de una parte del salario a los trabajadores del sector privado registrado. Los sectores que más utilizaron el programa fueron las automotrices, autopartes y metalúrgicos. (Feliz y Pérez:2010)

¹¹ Según el Ministerio de Industria de la Nación (2012), los sectores productivos que lideran en monto recibido los créditos del Bicentenario son Laboratorios (\$1.024 millones), Automotriz (\$1.015 millones), Comercio (\$899,6 millones), Siderurgia/Metalurgia (\$859,7 millones), Autopartes (\$498 millones) y Electrodomésticos y Electrónica (389,6 millones).

Las automotrices como Toyota¹² ubicada en la ciudad de Zárate y Honda¹³ en la ciudad de Campana, en el noreste de la Región Metropolitana de Buenos Aires, evidencian estos nuevos fenómenos. Estas empresas propias del circuito superior se instalan en ciudades intermedias sin necesidad de tener lazos con las actividades preexistentes, pero aprovechando las ventajas fiscales y tributarias.

Las ciudades medias emergen como la forma de aglomeración por excelencia en un amplio territorio y la presencia de nuevos profesionales se vuelve importante, pues la base técnica contemporánea demanda personas preparadas para manipularlas¹⁴, y es otro dato central que beneficia a la especialización productiva (Silveira, 2011:6). A su vez, la producción de estas empresas requieren de equipamientos y de una circulación fluida, la desarrollada red vial vinculada al corredor del Mercosur y el ejemplo Zárate Port, el primer puerto especializado en transporte de autos en Latinoamérica ubicado en la ciudad de Zárate, son datos importantes a la hora de analizar la productividad espacial del noreste de la Región Metropolitana.

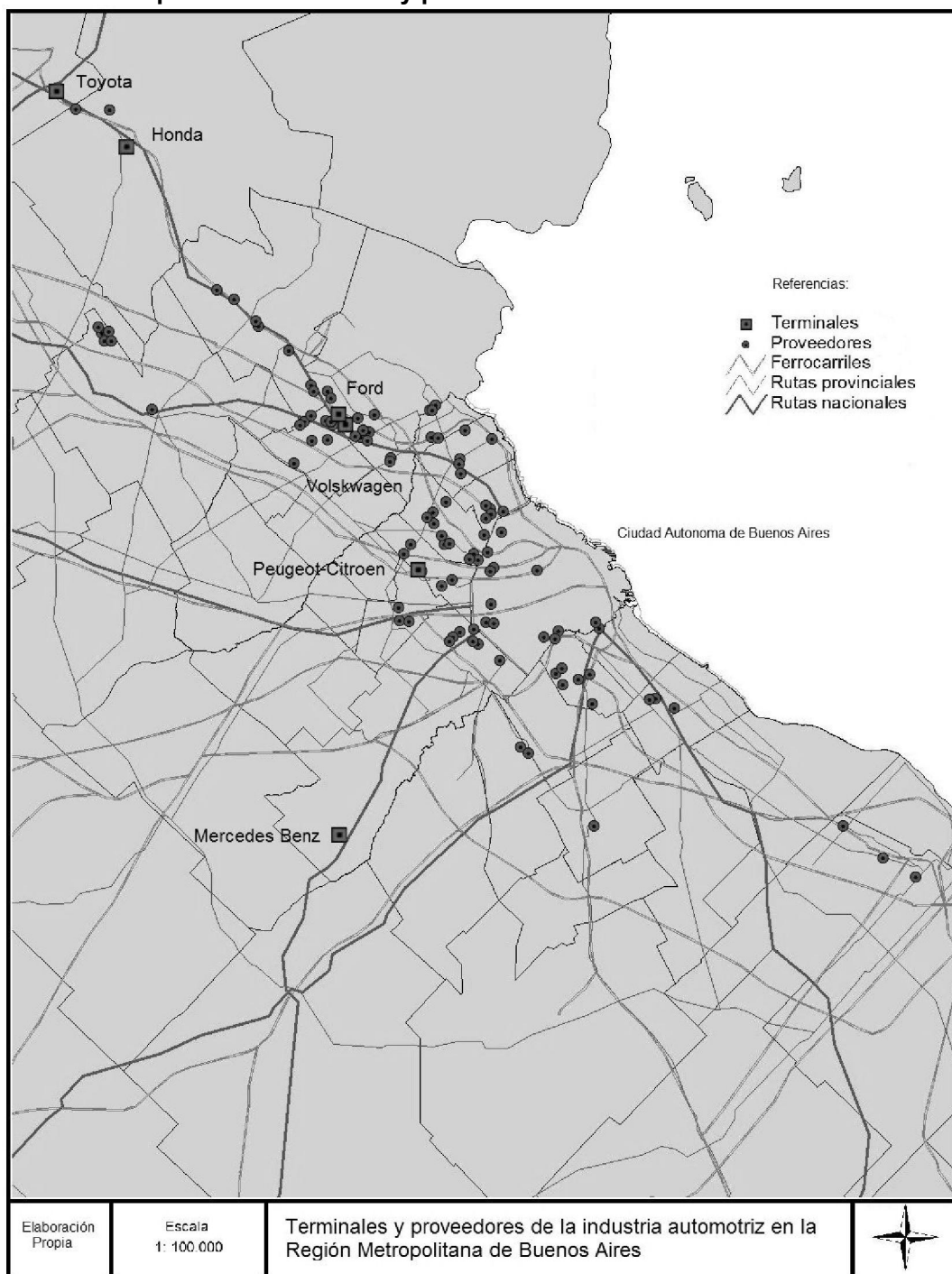
De esta manera, estas porciones del territorio especializadas como señala Silveira (2011:11). “son causa y consecuencia de la densificación del espacio de flujos (aumentan los transportes, las comunicaciones y las finanzas) y por lo tanto, esas áreas son lugares de coexistencia de los circuitos de la economía urbana que, sin embargo, pueden terminar aumentando el valor de la localización y del medio construido y, con eso, expulsar algunos actores”.

¹² Toyota fue inaugurada en 1997 con una inversión inicial de 150 millones de dólares. A partir del año 2011 y debido a una inversión de 126 millones de dólares la planta tiene una capacidad de producción de 92.000 unidades por año.

¹³ Honda fue inaugurada en mayo de 2011 con una inversión de 250 millones de dólares, posee una planta de 68.000 metros cuadrados y una capacidad de producción de 30.000 unidades por año.

¹⁴ En octubre de 2011 se creó el instituto de la industria automotriz en el Partido de General Pacheco, se trata de un convenio entre el Estado y la empresa Volkswagen para capacitar profesionales de la industria automotriz. La formación está a cargo de VW y se ofrecen las carreras de Ingeniería en Industria Automotriz y Técnico Superior en Gestión de la Industria Automotriz. Cabe destacar que el edificio donde se ofrecen estas carreras es parte de la Universidad Tecnológica Nacional de Pacheco.

Mapa N° 1. Terminales y proveedores en la RMBA. Año 2012.



Fuente: Elaboración propia en base a: trabajo de campo y páginas web de las empresas.

Expansión del consumo y proliferación del crédito.

De la misma manera en que el tiempo de rotación del capital es una clave de mayor rentabilidad, la aceleración del tiempo de rotación del consumo también es necesaria. El consumo, variable clave del periodo, es empujado por la fuerza de la publicidad y el crédito. En Argentina encontramos un número elevado de

concesionarias¹⁵, tanto oficiales¹⁶ como particulares, que también participan de la expansión de la topología de las empresas globales.

Por su parte, las ventas de autos usados crecieron sostenidamente desde el año 2002, mientras que en el año 2004 se vendieron 926.433 autos, para el año 2011 el número de ventas trepó a 1.832.278, creciendo un 197 % en 8 años. Las transferencias de autos usados para el año 2011 se concentraron en Capital Federal y Provincia de Buenos Aires, juntas alcanzan el 50 % del total del país, con un total de 917.932 autos. En cuanto a la venta de 0 km., en el año 2011 se patentaron 858.010 autos, manifestando una concentración de las ventas en Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires que supera el 75 %.

Según datos de ACARA el parque automotor argentino contaba en el año 2002 con poco más de 5 millones de autos; para el año 2011 el número creció a 10.485.859, aumentando la tasa de motorización a 3,8 habitantes por vehículo. Este crecimiento del parque automotor impacta en la urbanización, proliferan talleres de todo tipo y se complejiza la división del trabajo, debido a que la reparación de autos también se especializa. A su vez, las empresas se expanden con el fenómeno de las franquicias, los talleres se modernizan y aumentan los contenidos informáticos y se difunden software especializados por marca y modelo.

Las ventas de automóviles en la Región Metropolitana de Buenos Aires está liderada por Volkswagen con el 21 %, seguida por Chevrolet 14,3 %, Renault 12,7 %, Ford 11,5 %, Fiat 9,9%, Peugeot 8,9%, Citroën 4,9 %, Toyota 3,1 Mercedes Benz 2,8 % y Honda 2,5 %. Las empresas automotrices también funcionan como entidades financieras y ofrecen diferentes formas de financiación para la compra de automóviles.

En cuanto a la forma de pago para la adquisición de 0 km., todavía predomina la compra en efectivo, aunque en los últimos años aumenta progresivamente la financiación, que llegó a un 37,9 % para el año 2011. Si comparamos con Brasil, la Argentina no muestra altos niveles, ya que ronda el 40 %; mientras que en Brasil llega al 70 %. (Diario Página 12, 14 de febrero del 2013).

En cuanto a la financiación, las operaciones para la compra de autos fueron realizadas por bancos en un 33,9 %, un 33 % por planes de ahorro y un 27,7 por los servicios financieros que las empresas automotrices brindan, dejando solo el 2,5 % a las operaciones de forma directa con las concesionarias. Fiat se destaca por ser la empresa que financia más cantidad de autos, un 58,4 % del total de sus ventas.

Según la Asociación de Financieras de Marcas Automotrices (AFIMA), los planes de ahorro para el año 2012 se incrementaron un 11,7 % respecto al año 2011, un 57,7 % el de las terminales y un 10,4 en las financieras de las marcas. Se puede observar entonces, que las financieras de las terminales ganan terreno frente a los bancos. Cabe destacar que la importación de autos a partir del año 2002 creció exponencialmente, para el año 2011 los autos 0 Km comprados en nuestro país provienen en un 63,4 % del exterior, de ese porcentaje el 74,4 % desde Brasil, el 15,5% de México y el 2,9% de Corea del sur. En consecuencia, para el año 2011 solo el 36,6 % de autos comprados fue ensamblado en Argentina, con un contenido que ronda en un 25 % de piezas nacionales.

Reflexiones finales

El proceso de globalización vinculado a las estrategias de las empresas globales permitieron a escala mundial la separación territorial de las etapas que integran el proceso productivo. De esta manera, las empresas automotrices utilizan el territorio

¹⁵ Cabe destacar que los concesionarios emplean en todo el país unos 65.000 trabajadores. (Diario Clarín, 18 de mayo del 2014 y ACARA).

¹⁶ Según datos de ACARA (Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina) existen 831 concesionarias oficiales en todo el país.

como plataforma para la exportación, aprovechando las condiciones de rentabilidad que los lugares brindan.

A partir de la década de 1990 el país recibió capitales que modernizaron la industria, se ampliaron e instalaron ensambladoras y proveedores extranjeros con fuertes inversiones. Los cambios en la organización de la producción y las estrategias globales de estas empresas extendió la distancia entre los circuitos y se extranjerizó el circuito superior emergente. Estos eventos redujeron el circuito marginal, que no consiguió mantenerse en el círculo de proveedores de las ensambladoras y debió refugiarse en el mercado de reposición, volviéndose residual.

La modernización y cambio de las estrategias de las empresas, en el marco de una nueva división internacional y territorial de la industria automotriz, desplaza pretéritas divisiones de trabajo sustituyendo proveedores nacionales por proveedores extranjeros que actúan a escala global.

Como consecuencia, la producción de industria automotriz se encuentra territorialmente más concentrada, con mayores niveles de extranjerización y mayor dependencia de Brasil, debido a nuestra posición subordinada. Mientras que el consumo de autos se expande en todo el territorio nacional empujado por créditos públicos y privados. El proceso neodesarrollista iniciado en el año 2002 no ha podido modificar la posición y composición de los proveedores nacionales, con marcados límites para su crecimiento, beneficiando la rentabilidad de las empresas extranjeras que conforman el circuito superior de la industria automotriz.

En las condiciones actuales de la división internacional del trabajo, este tipo de industrialización caracterizada por la re-exportación y la desarticulación de las actividades, manifiesta un crecimiento económico pero no es capaz de crear un desarrollo endógeno. Nuestra formación socio-espacial carece de un comando local-nacional que contrarreste el aumento del poder del circuito superior y el creciente uso corporativo del territorio.

Bibliografía

ACARA. Asociación de Concesionarios de Automotores de la Republica Argentina. www.acara.org.ar Fecha de consulta: marzo de 2014.

ADEFA. Asociación de Fábricas de Automotores. www.adefa.com.ar. Fecha de consulta: marzo 2014.

AFAC. Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. www.afac.org.ar Fecha de consulta: marzo de 2014.

BASUALDO, Eduardo. (2003) "Las reformas estructurales y el Plan de Convertibilidad durante la década de los noventa. El auge y la crisis de la valorización financiera". *Realidad Económica*, N° 200.

BELINI, Claudio Fabián. (2006) "Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958". *Revista de Historia Industrial. Economía y empresa*; Lugar: Barcelona; p. 109 - 135

CANTARELLA, KATZ, GUZMAN. (2008) "La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes". *Littec*.

CORRÊA, R. L. (1997). "Corporação e Espaço - Uma Nota", in *Trajetórias Geográficas*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.

CORRÊA, Roberto Lobato. (1999) "Globalização e reestruturação da rede urbana; uma nota sobre as pequenas cidades". *Revista Território*, vol. IV, n° 6, jan./jun. 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. "As redes de localidades centrais nos países subdesenvolvidos". *Revista Brasileira de Geografia*, 50 (1), 1988, pp. 61-83.

FRITZSCHE, Federico J. y VIO, Marcela, (2000). "Especialización y diversificación industrial en la Región Metropolitana de Buenos Aires". *EURE (Santiago)* [online]. vol.26, n.79, pp. 25-45

FELIZ, Mariano, LOPEZ, Emiliano (2010). *Contradicciones, barreras y límites en la dinámica del capitalismo periférico posneoliberal neodesarrollista*. Argentina 2002-2010.

FELIZ, Mariano, LOPEZ, Emiliano. (2012) *Proyecto neodesarrollista en la Argentina. ¿Modelo nacional-popular o nueva erapa en el desarrollo capitalista?* Editorial El colectivo y Ediciones Herramienta. Buenos Aires. Argentina

FORD ARGENTINA, 2014, www.ford.com.ar/

GONZALEZ GUTIERREZ, Darío (2008) "Nuevas tendencias de localización industrial. El caso automotriz en la región polarizada Puebla-Tlaxcala" In: *Memorias del X Seminario Internacional RII* (Red de Investigadores sobre Globalización y Territorio), Querétaro, mayo 2008 (CD-R)

HONDA ARGENTINA, 2014, www.honda.com.ar.

MARINI, Ruy Mauro. (1973) *Dialéctica de la dependencia*. Editorial Era, México.

MERCEDES BENZ ARGENTINA. www.mercedes-benz.com.ar

MORAES, Antonio Carlos (1989) "Los circuitos espaciales de la producción y los círculos de cooperación en el espacio". En Yanes, L. y Liberali, A. (comp.) *Aportes para el estudio del espacio socioeconómico I*, Ed. El Coloquio, Buenos Aires.

PEUGEOT CITROEN ARGENTINA, 2014, <http://psa-peugeot-citroen.com.ar/>

Pérez, Pablo Ernesto; Félix, Mariano (2010) *La crisis económica y sus impactos sobre la política de empleo e ingresos en Argentina* (En línea). Ser social, 12(26) : 31-58. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.4653/pr.4653.pdf

SANTARCANGELO, Juan E. y PINAZO, Germán. (2009) "La reindustrialización en la posconvertibilidad: una mirada desde el sector automotriz" en *Realidad Económica* 247.

SANTOS, Milton. (1996) *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. San Pablo, Hucitec.

SANTOS, Milton. (1975). *O Espaço dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. EDUPS, Sao Paulo, 2002.

SANTOS, Milton. (1999) "Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial", en: *Território*, vol. IV, nº 6, jan./jun.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria L. (2001) *O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI*. São Paulo. Record.

SILVEIRA, M. L. (1999) *Um país, uma região: fim de século e modernidades na Argentina*. São Paulo. LABOPLAN-USP. 486 pp.

SILVEIRA, María Laura. (2009) "Región y división territorial del trabajo: desafíos en el período de la globalización". *Revista del Centro de Investigaciones en Desarrollo Humano Universidad del Norte* vol. 17, nº 2, Diciembre. issn 0121-3261

SILVEIRA, Maria Laura. (2011) "Território usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade". *CIENCIA GEOGRAFICA*; Lugar: Bauru; vol. XV p. 4 - 12

SERENI, Emilio. (1973) *El concepto de formación económica social. Cuadernos de pasado y presente* (Nº39). Córdoba.

TOMADONI, Claudia. (2009) *Territorio, reestructuración y crisis en la industria automotriz. Los autos nunca compran autos*. Encuentro Grupo Editor. Córdoba, Argentina.

TOYOTA ARGENTINA, www.toyota.com.ar

VARELA, Liliana (2003) "El sector automotriz argentino. Estudio sobre la cadena productiva local", *Revista Realidad Económica*, 196: 120-145.

VOLKSWAGEN ARGENTINA, www.volkswagen.com.ar